15e Année — N° 694. (Europe : 0 fr. 60) Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR

France=

FOSTER

Capitaine de l'équipe de Rugby d'Iriande.

Irland

MAURIA

Capitaine de l'éq de Rugby de Fra

PARFUM ULTRA PERSISTANT **THISBÉ** ED. PINAUD

LA SUISSE EN HIVER
Séjours et Sports d'Hiver
Patinage, Ski, Luge, Toboggan, Bobsleighs, Traîneaux à voile, Curling, Hockey.
AGENCE OFFICIELLE DES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX,
9, Rue Lafayette, Paris, envoie gratis la brochure
"L'HIVER en SUISSE"
Elle fournit tous les billets à destination des
STATIONS HIVERNALES & SPORTIVES

VALLAIGUES (Jura), gare Vallorbe, 8 h. de Paris. Station Sportive la plus approchée, Bureau de Renseignements.
LEX-GRYON-VILLARS CHESIERES Sports d'hiver.
ENGELBERG Sports d'hiver. Novemb.-Mars. Chem. de fer élect. de Stansstad.
LEYSIN Sanatoriums. Sports d'hiver variés, belles pistes de luges.
LUGANO Centre des 3 lacs Suisses Italiens. Lignes Gothard – Simplon. Climat doux, très ensoleillé.
MONT-SOLEIL s. St-Imier, alt. 1290m. Funiculaire. Pistes pour patins, skis et luges.
Chemin de fer MONTREUX-OBERLAND BERNOIS. Montreux via Simmenthal à Interlaken.
Lac 1er ord. Les Avants, Château d'Oex, Gstaad, Zweisimmen
OBERLAND BERNOIS
Chemins de fer en exploitation pour
GRINDELWALD, WENGEN, MURREN
VERRITET Glion **CAUX**
VEVEY Contrée la plus ensoleillée du lac Léman. Grande facilité pour tous sports d'hiver. MONT PÈLERIN : Cure d'air.

SPORTS D'HIVER

Bobsleigh
Patinage
Ski

L'air vif et le froid abiment la peau.
Pour prévenir ces inconvénients,
employer chaque jour la *célèbre*
CRÈME SIMON
Souveraine contre Crevasses, Gerçures.
MEMBRE DU JURY, HORS CONCOURS, TURIN 1911

FAUTEUILS mûs par la personne assise
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Fco du Catalogue
Aucune Succursale

EXPORT-AERO
202, Rue St-Denis, PARIS
JOUETS
GROS Tél. 209-69 DÉTAIL
Tous les Modèles
Spécialité d'Aéroplanes
Jeux de Salon
Jouets Scientifiques
Les Boxeurs
(Dernier Succès)
Catalogue franco

Officiers Ministériels

Vente aux enchères, le dimanche 14 janvier 1912, en l'étude de Me Bled, notaire à Ballan (I.-et-L.)
DU CHATEAU DE BOIS-RENAULT
sis com. de Ballan, à 10 kilomètres de Tours, avec **PARC** de 22 hectares environ entouré de murs, belle vue sur les vallées du Cher et de la Loire. Mise à prix : 80.000 francs. Visite les mardis, jeudis et samedis après midi. S'adresser à Me THOREAU, avoué poursuivant à Tours ; Me MADAMET, avoué col. et Me BLED, notaire à Ballan.

VENTE au Palais, le 20 janvier 1912, à deux heures. Maison à Paris,
RUE DE POISSY, 29. Contenance : 305 mètres
Mise à prix : 50.000 francs.
S'adresser à Mes LEGRAND, DALLERY, GARNIER, BÉGUIN, BEAUGÉ, avoués à Paris, et à Me BRÉCHEUX, notaire à Paris.

Adjudication, dimanche 14 janvier 1912, à 2 heures, Mairie de Fontenay-Trésigny (S.-et-M.).
1er LOT : PROPRIETE INDUSTRIELLE
Rue Bertaux, à Fontenay-Trésigny. Sup. : 21 ares, 10 c. Revenu brut : 2.500 fr. M. à p. : 16.000 fr.
2e Lot : MAISON A FONTENAY-TRESIGNY
Rue du Cimetière Revenu brut : 335 francs. Mise à prix : 1.500 francs. S'adresser Me G. BERTON, GOSSELIN, avoués à Paris ; Me CAMUS, notaire à Fontenay-Trésigny.

Mais. d'angle Bd DE GRENELLE et 1, rue de l'Avre. à Paris, 140, C. : 190 m. 47. R. b. : 8.556 fr. M. à p. : 85.000 fr. Adj. Ch. not., Paris, 23 janv. 1912. S'ad. Me VINGTAIN, not., 26, av. de la Gr.-Armée.

(Voir la suite page III).

SPORTS-BIBLIOTHÈQUE
Le Code de tous les Sports

Les Sports d'Hiver
par LOUIS MAGNUS et R. de la FRÉGEOLIÈRE

Le Volume broché :
6
francs

Pour pratiquer le **Ski,** la **Luge,** le **Toboggan,** le **Patinage,** lisez le volume : ***Les Sports d'Hiver,*** qui vous initiera à tous ces passionnants exercices et fera de vous un parfait "wintersportsman".

PIERRE LAFITTE & Cie, Editeurs

SPORTS-BIBLIOTHÈQUE
Le Code de tous les Sports

Les Sports d'Hiver
par LOUIS MAGNUS et R. de la FRÉGEOLIÈRE

Le Volume relié :
7
francs

Pour pratiquer le **Ski,** la **Luge,** le **Toboggan,** le **Patinage,** lisez le volume : ***Les Sports d'Hiver,*** qui vous initiera à tous ces passionnants exercices et fera de vous un parfait "wintersportsman".

PIERRE LAFITTE & Cie, Éditeurs

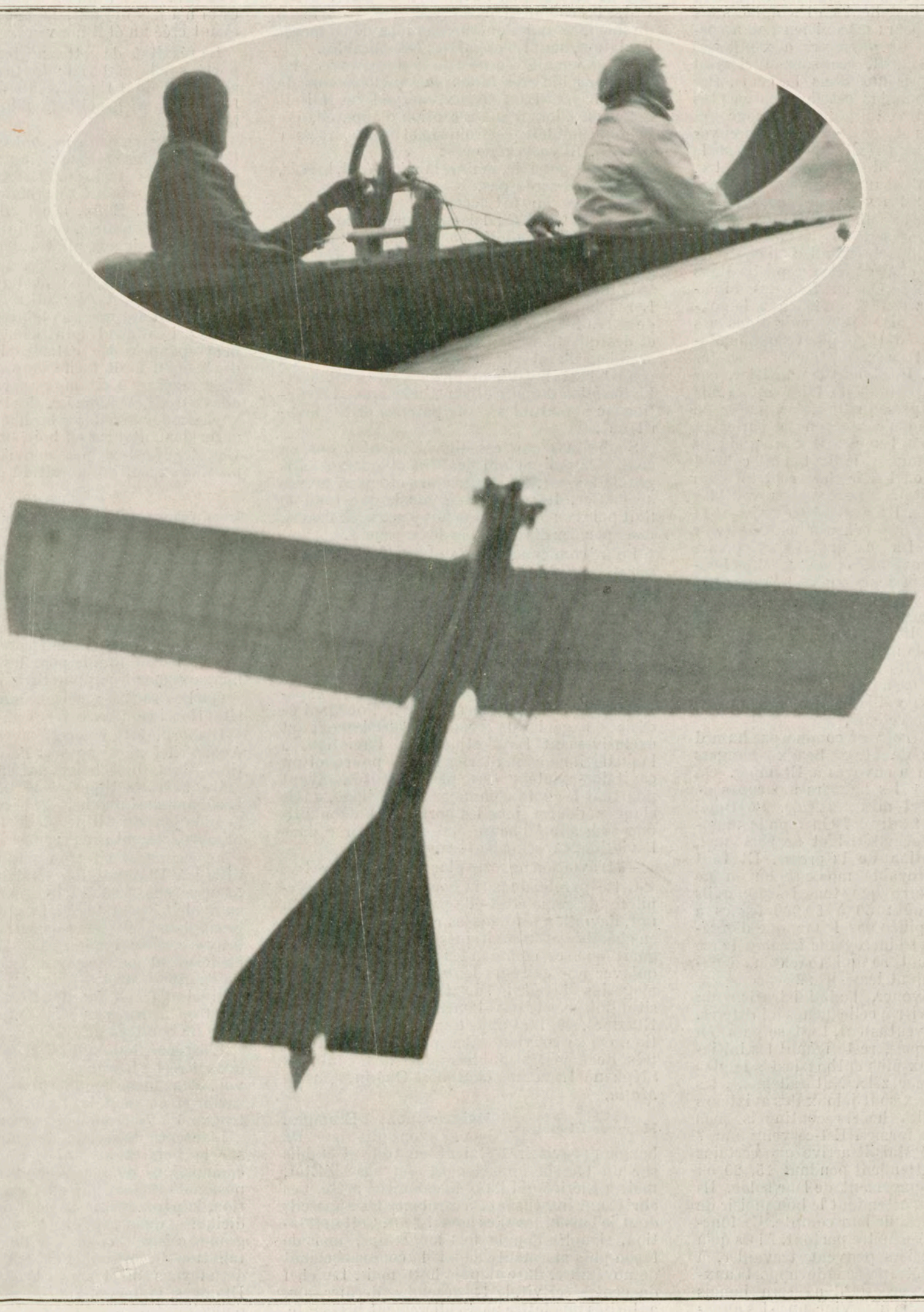
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays, Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte & Cº January 6 th 1912.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

6 Janvier 1912 — Nº 694
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et rédaction : 90, Av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité: HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, Boulevard des Italiens

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.



LE PRÉSIDENT DU MEXIQUE EN AÉROPLANE

Le 30 novembre dernier, pour la première fois, un chef d'Etat a reçu le baptême de l'air. Il s'agit du Président de la République du Mexique, don Francisco J. Madero. C'était à l'aérodrome national de Balbuena, à Mexico. L'aviateur anglais, G. M. Dyott, invita don Francisco J. Madero à prendre place dans son monoplan comme passager. Il lui fit faire une promenade de cinq minutes à environ 80 mètres. Le vol fut court, mais enthousiasma le premier magistrat du Mexique. (Dét. techn : monoplan Déperdussin)

LA QUATRIÈME ARME EN PÉRIL [1]

Nous avons dit la semaine dernière les craintes légitimes qu'inspirait la gestion négligente et incompétente de l'aviation militaire. Nous continuons aujourd'hui à donner des précisions sur cet état de choses qui prouve combien une intervention du gouvernement est urgente.

Le génie a réussi à accaparer l'aviation. Le résultat s'est fait aussitôt sentir : c'est le début, si on n'y prend garde, du triomphe définitif du biplace. Pour y parvenir, les chefs installent sur les biplaces des sous-officiers et sapeurs mécaniciens, et accordent les fonctions de passagers aux officiers brevetés. Naturellement, ces sous-officiers et sapeurs ne sont pris que dans le génie. Par conséquent, le monoplan est de plus en plus négligé, malgré sa victoire dans le concours militaire de Reims et dans toutes les épreuves de l'année. Le centre d'Etampes, qui est le plus important, perd donc sa raison d'être. On a commencé d'ailleurs l'œuvre de destruction en interdisant les vols, d'abord, et, sous prétexte de punir les officiers qui ont voulu parler avant de se tuer, en déclarant qu'ils avaient commis un acte d'indiscipline, et en annonçant qu'ils allaient être répartis dans d'autres aérodromes. On en fera des biplanistes, n'en doutez pas! A moins que le gouvernement veuille bien intervenir dans les questions d'arrière-boutique peu recommandables qui président aux destinées de notre aviation militaire. Il est inutile d'insister, car nous serions alors obligés de faire intervenir des questions de personnalités, de parler de népotisme. Nous nous contentons de parler du principe. Dans tous les cas, il y a quelques jours, le général Roques, le lieutenant colonel Bouttieaux, le colonel Hirschauer et tous les commissaires militaires sont venus voir les hangars d'Etampes. Ils avaient en arrivant la ferme intention de reprocher amèrement aux officiers-aviateurs les campagnes de presse qu'on croit être provoquées par eux. Mais lorsque ces officiers supérieurs ont vu l'aérodrome, les hangars venaient de s'écrouler, brisant en totalité ou en partie quatre appareils neufs ou presque neufs. Ils assistèrent alors au sauvetage des monoplans restants par les pilotes militaires, des sapeurs et même le médecin du détachement. Les grands chefs étaient consternés et partirent l'oreille basse en votant des félicitations aux sauveteurs,

Résultat: on a découvert comme par hasard à Chalais-Meudon de très beaux hangars démontables qu'on a envoyés à Etampes. On se décide à utiliser les hangars inoccupés de Reims et on dessert mieux l'école. Pourquoi des mesures aussi tardives ? On inonde maintenant Etampes de matériel et de personnel, grâce à l'intervention de la presse. Et tout ceci arrive au pitoyable moment où on ne peut plus voler parce que tous les appareils sont à réparer. Coût: 50 à 60.000 francs à l'Etat, somme gaspillée par le manque d'organisation, l'incurie et l'incroyable incompétence qui pourrissent tout ce qui touche au commandement de la quatrième arme.

Car, il faut l'avouer, l'administration du génie n'a rien à envier à celle de nos ministères. Les paperasses s'y entassent, tout se passe en rapports hiérarchiques, restreignant les initiatives et retirant aux plus enthousiastes la plus grande partie de leur zèle. Naturellement, les officiers des bureaux sont jaloux des aviateurs et il en résulte des heurts continuels sous maintes et maintes formes. Est-ce vengeance? Est-ce incapacité? Mais il arrive que certains pilotes militaires attendent pendant 15, 20 ou même 25 jours le payement de leur solde. Ils restent sans un sou, attendant le bon plaisir de ceux qui doivent établir leur compte. Ce fonctionarisme exagéré pénètre partout. Alors qu'à Vincennes, les officiers peuvent travailler, à Etampes, tout doit être précédé de rapports auxquels on sait d'avance qu'il ne sera jamais répondu. Aussi, tandis qu'à Vincennes les appareils subissent parfois des améliorations heureuses, qu'un aéroplane notamment y a été perfectionné, qu'on l'a rendu démontable, à Etampes, les monoplans ne doivent jamais avoir un fil de changé. Ils doivent toujours servir tels que le constructeur les a livrés. Les marchés que passe le génie sont soumis à ces règles : c'est ainsi que le frêne de France est imposé pour les ailes à l'exclusion du bois d'hickory, reconnu unanimement comme plus dur et plus solide. Pourquoi? Mystère. D'ailleurs, les commissions de réception, composées de membres qui n'ont aucune idée de ce qu'est l'aviation, sont les premières responsables.

On pourrait écrire un volume avec les réflexions bizarres faites par quelques-uns de ces officiers. L'un d'eux, auquel on faisait remarquer, lors d'une réception d'appareil, que le bois semblait peu robuste et menaçait pour l'avenir, fit cette réponse :

— C'est possible, mais cela m'est égal, le bois, ça ne me regarde pas.

Et l'aéroplane fut accepté.

D'un autre, à Chalais-Meudon, on lui montrait une aile gondolée par l'humidité :

— Pour moi, déclara-t-il, cela n'offre pas grand danger!

Voilà quelques réflexions peu rassurantes. Lorsqu'on pénètre ce milieu, on est bien forcé de se rendre compte que des rivalités mesquines et des questions d'ordre politique nuisent à la grandeur de cette flotte aérienne qui, partout, a prouvé toute l'utilité qu'on pouvait en attendre. La question de patriotisme passe après les contingences multiples de la paresse et du favoritisme.

Souhaitons que ces lignes soient prises en considération par qui de droit et que nos dirigeants fassent, à l'égard de nos officiers, œuvre de justice. Ils prouveront ainsi, que tout ne finit point en France, non pas par des chansons, mais par des discours sur des cercueils.

Pour commencer il faudrait éviter l'ingérence de Chalais-Meudon dans les affaires de la quatrième arme. Chalais-Meudon, il est bon de la rappeler, fut à l'origine un magasin de *ballonniers*. Ce magasin du génie se crut omniscient et se mit a fabriquer des aéroplanes. Et comment ! pourrait-on ajouter vulgairement. Maintenant il veut entoiler des hélices, travail très délicat que seuls de vieux ouvriers expérimentés peuvent mener à bien. Pourquoi ce désir du génie de conduire absolument et exclusivement les destinées de l'aviation, à laquelle il ne connaît rien? C'est pourquoi un capitaine-aviateur des plus réputés, ayant pourtant le génie comme arme d'origine, a fait claquer l'autre jour les portes de l'aéronautique et hésite à l'heure actuelle à rentrer dans l'aviation, car selon sa formule :

— L'aviation ne reste plus aux aviateurs !

Cette parole dans la bouche d'un officier-pilote du génie n'est-elle pas révélatrice ? En fait, l'aviation est dans les mains de techniciens en chambre et le capitaine en question se plaignait que ses commandes ne lui parviennent qu'avec une extrême lenteur par la faute des magasins du génie de Chalais-Meudon. La situation n'est pas lamentable seulement à Etampes, elle l'est dans tous les centres d'aviation. On se souvient à ce propos des articles très documentés publiés par nos confrères Stéphane Lauzanne et Robert Guérin, dans le *Matin*.

Mesures illusoires. Mais revenons à Etampes. Nous avons dit que les hangars provisoires étaient en toile et établis sur un terrain appartenant non pas à l'Etat, mais à Blériot qui l'a obligeamment prêté. Ces abris sont insuffisants à protéger les appareils dont le bois et les ailes pourrissent. Cette situation, signalée depuis fort longtemps, mais de façon plus alarmante depuis le commencement de novembre, dure depuis huit mois. Le chef du centre écrivit, le 11 décembre dernier, aux autorités une lettre particulièrement pressante, où il parlait du danger de continuer à voler. Il se plaignait en outre de n'avoir jamais de réponses à ses multiples réclamations. Résultat : le surlendemain le lieutenant Lantheaume se tuait !

Toutefois la vérité me force à avouer que quelques jours auparavant, un crédit de 200 francs avait été alloué à l'Ecole pour achat de papier goudronné à titre d'essai. Cette somme était notoirement insuffisante ; on ne pouvait à ce prix couvrir qu'un hangar. D'ailleurs, cet essai n'a pas été fait, la mort de Lantheaume ayant créé un état nouveau.

Le résultat de cette négligence coupable a porté sur le matériel : toutes les ailes des 53 appareils, dont les deux tiers neufs, sont à refaire, soit un gaspillage minimum de 50.000 francs.

Les hangars, peu sûrs, ont été démolis par la tempête. Conséquence : cinq appareils endommagés, trois trains d'atterrissage, sept ailes et trois fuselages à refaire, soit environ 8.000 francs. Enfin, l'école doit chômer pendant plus d'un mois, ce qui n'est pas fait pour rendre l'espoir aux pilotes découragés.

Voilà pour Etampes. Or, dans tous les aérodromes militaires,il en est à peu près de même, et les officiers de Versailles, Douai, Mourmelon élèvent les mêmes plaintes. Toutes les mesures prises dans la quatrième arme ne surviennent qu'après des catastrophes ou des incidents qu'il était facile de prévoir à l'avance. C'est ainsi qu'à Etampes, après que toutes les ailes eurent été abîmées, des bâches furent envoyées pour améliorer les hangars de toile, des abris démontables en bois, du personnel arrivèrent. N'est-ce pas depuis longtemps que pareille expédition aurait dû être faite?

Incohérence nuisible. Or, le résultat suivant est obtenu : à l'heure actuelle, toute cette sollicitude est absolument inutile. L'Ecole, par l'envoi d'officiers à Pau, à Reims et ailleurs, est considérablement réduite : il ne reste plus que 10 officiers. Ces mesures dépassent donc le but : on aura, à Etampes 87 sapeurs, alors qu'il y en avait 47 pour 30 officiers, plus un casernement-hangar, un local démontable pour les officiers et deux hangars pour les appareils.

Quelles sont les causes immédiates de cette situation incohérente?

D'abord, les inspections sont trop rares. Aucun chef ne s'enquiert *de visu* de la situation. C'est un échange stérile de paperasses entre l'aéronautique et le centre d'aviation. Les demandes du chef de l'école, demandes de la plus grande utilité et de la plus extrême urgence, restent sans réponse.

Le personnel est trop minime lorsqu'il est utile : à Etampes, il y avait 47 sapeurs pour 53 appareils et 30 officiers, maintenant, il va y en avoir 87 pour 10 officiers, alors que tous les monoplans sont en réparation. De plus, ces braves garçons ignorent tout du métier de mécanicien et ne peuvent rendre les services qu'on est en droit d'attendre d'eux. En temps ordinaire, le chiffre de 30 officiers-aviateurs est trop considérable et empêche chacun de faire du bon travail.

L'aéronautique militaire ne s'occupe pas de connaître les besoins de chaque centre. Elle envoie d'une façon inopportune des appareils sans savoir si on peut les loger. C'est ainsi qu'on trouve 6 à 7 aéroplanes par hangar.

L'absence complète de contrôle technique sur le bois et les toiles, l'incompétence des commissions de réception des appareils, composées d'officiers qui ignorent tout de l'aviation, la paperasserie causant des retards préjudiciables dans l'envoi du matériel réclamé à grands cris à Chalais-Meudon, le défaut d'installation du personnel et de l'école, le manque de moyens de transport des aérodromes à Etampes, l'impossibilité d'exécuter les projets d'amélioration aux appareils proposés par les pilotes, le manque d'aéroplanes d'épreuves pour les apprentis et la pénurie de pièces de rechange, voilà les plaies dont souffre l'aérodrome d'Etampes en particulier et presque tous les autres en général.

(*A suivre.*) JACQUES MORTANE.

(1) Voir le N° du 30 décembre 1911.

LES AVIATEURS MILITAIRES DANS L'EST

1

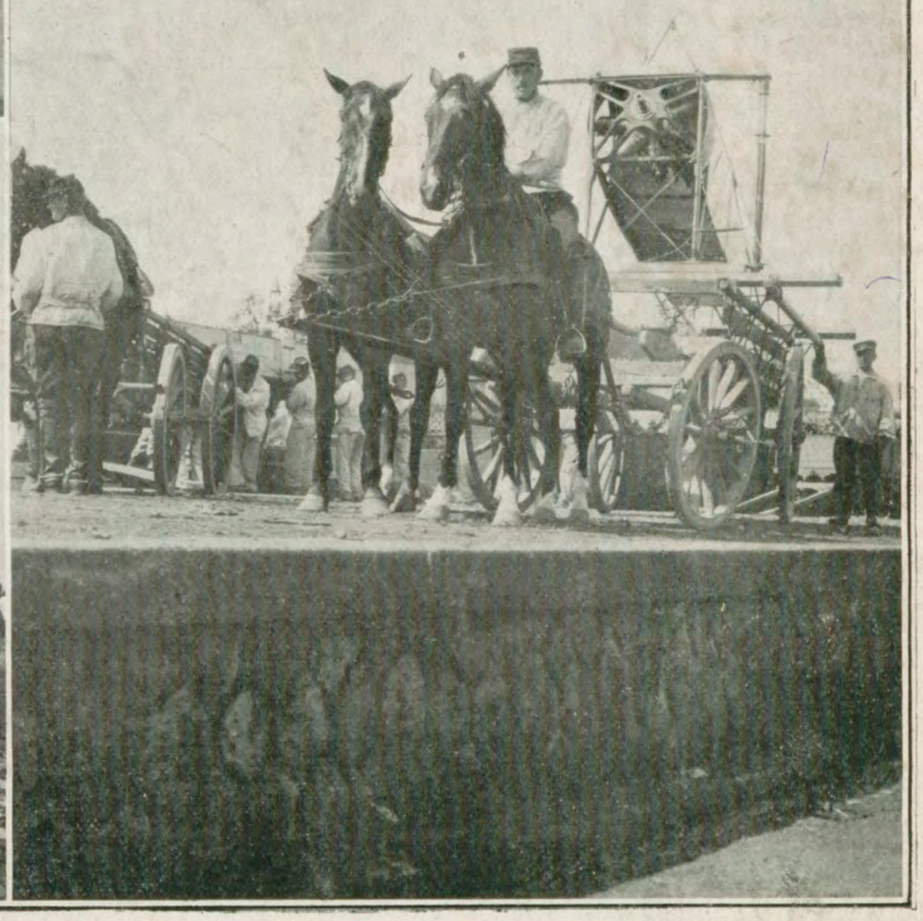
2

3

4

5

6



LES RECONNAISSANCES DE NOS OFFICIERS A LA FRONTIÈRE

*Tandis que dans les centres d'aviation militaire, la gabegie empêche les officiers de faire du travail utile, certains pilotes sont dernièrement allés faire des reconnaissances sur la frontière. — 1. Le lieutenant de Montjoue donne des explications au général de division. — 2. Un vol du lieutenant de Malherbe. — 3. Hangar de fortune. — 4. Les appareils des officiers de Rose, de Malherbe et Echeman entourés par la foule. — 5. Un atterrissage de l'*Adjudant-Vincenot *à Lunéville. — 6. L'appareil du lieutenant de Rose démonté et amené à la gare pour être expédié à Vincennes.*

L'ANNÉE D'AVIATION

Le capitaine Bellenger.

Les 1er et 2 février, le capitaine Bellenger va de Paris à Pau (690 kilom.) en 7 h. 5 de vol effectif, sur Blériot.

(En haut) ; Nieuport. — (En bas) ; Védrines.

Le premier, constructeur génial; le second, vainqueur de Paris-Madrid et 2e du Tour d'Angleterre.

Mlle H. Dutrieu.

Détentrice, sur Farman, de la Coupe Femina 1911, par un vol de 254 kilomètres en 2 h. 58 (31 décembre).

L'année 1911 a été prodigieusement brillante au point de vue de l'aviation. Le nouveau sport s'est acquis droit de cité. Il est absolument français. 1912 le fera certainement entrer dans le domaine du tourisme.

Lorsqu'on considère les résultats obtenus dans l'aviation cette année et qu'on les compare à ceux des années précédentes, on reste stupéfait. On se demande presque si, jusqu'à 1911, les pilotes ne faisaient pas exprès de ne pas arriver à mieux, tant l'admiration nous étreint en repassant dans notre mémoire tous les événements qui viennent de nous émouvoir successivement. Et pourtant, rappelons-nous l'enthousiasme déchaîné par la prodigieuse envolée d'Alfred Leblanc dans le Circuit de l'Est, par l'inattendue traversée des Alpes de Chavez. L'aviation semble vouloir jouer avec nous et avoir fait le pari de nous étonner chaque jour davantage.

Que nous a valu 1911? C'est le capitaine Bellenger allant de Paris à Pau, le lieutenant Bague couvrant 205 kilomètres au-dessus de la mer, Eugène Renaux et Senouque gagnant le Grand Prix Michelin, Bréguet emmenant 12 passagers à 95 kilomètres de moyenne à l'heure; Pierre Prier venant de Londres à Paris sans escale; Alfred Leblanc volant 100 kilomètres en 54 m. 55 s. 3/5; Nieuport avec passager, faisant 156 kilomètres en 1 h. 28 m. 24 s. 2/5 et battant le record de Leblanc en 46 m. 27 s. 2/5, Weymann qui gagne la Coupe Gordon-Bennet avec 150 kilomètres en 1 h. 11 m. 30 s. 1/5, Hélen s'assurant la Coupe Michelin avec 1.126 kil. d'abord puis 1.252 kilom. 800 en 14 h. 7 m. dans la journée avec escales, Mlle Dutrieu volant 254 kilomètres en 2 h. 58 m.; Brégi allant de Casablanca à Fez, Garros montant à 4.252 m. et Prévost

Pierre Prier.

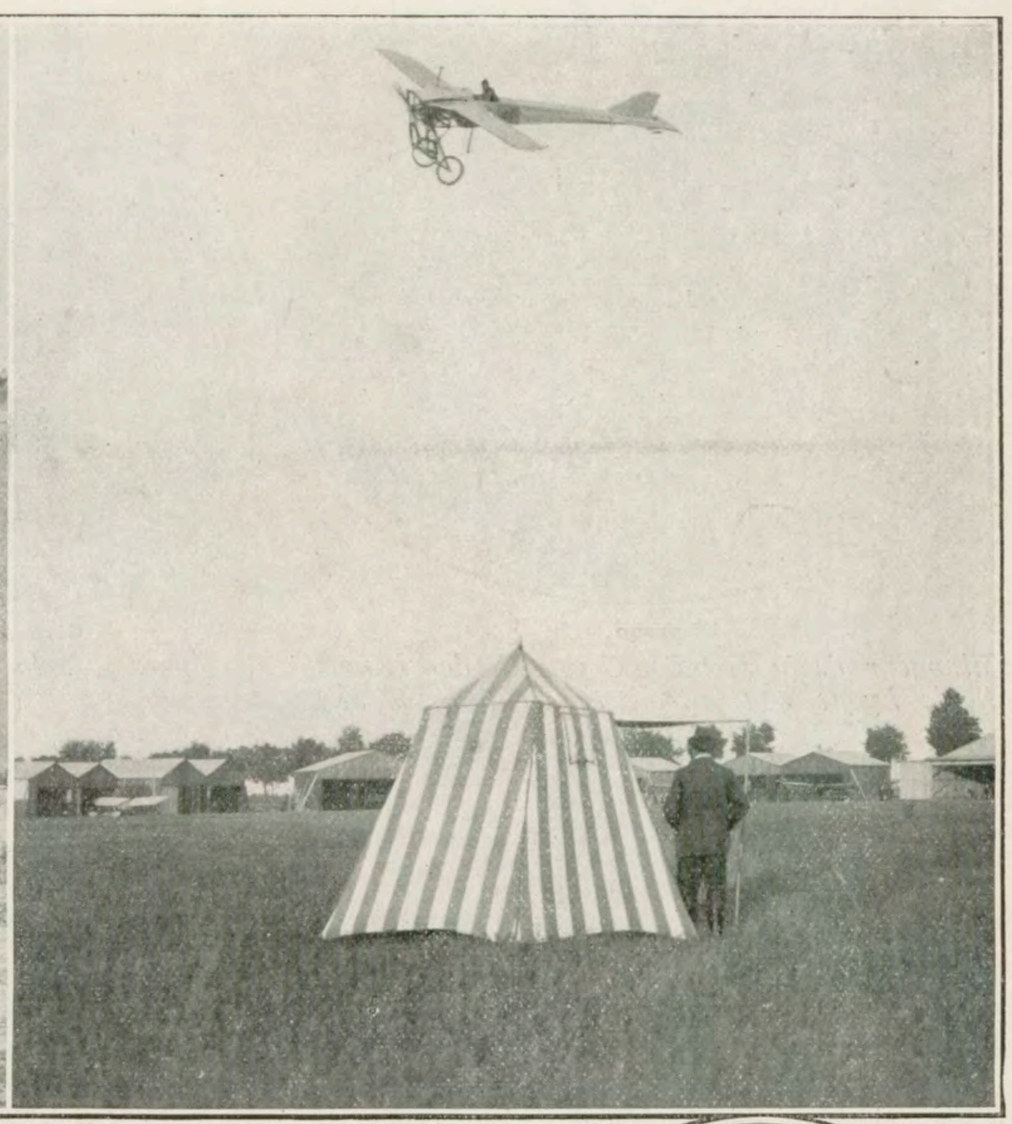
Le 12 avril, Pierre Prier vient de Londres à Paris sans escale (380 kilom.), sur monoplan Blériot.

Eug. Renaux.

Eugène Renaux et Senouque remportent le Grand Prix Michelin, le 7 mars, allant de Paris au Puy-de-Dôme, en 5 h. 10 m., sur biplan Farman.

R. Garros.

3e de Paris-Madrid, 2e de Paris-Rome et du Circuit Européen, recordman du monde de l'altitude, sur Blériot.



Weymann.

Vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett et du Concours militaire.

André Beaumont.

Vainqueur de Paris-Rome, du Circuit Européen et du tour d'Angleterre, sur monoplan Blériot.

Alfred Leblanc.

Le héros du Circuit de l'Est, 2e de la Coupe Gordon-Bennett, battit des records de vitesse, sur monoplan Blériot.

E. Hélen.

Détenteur de la Coupe Michelin 1911, avec 1.252 kil. 800 en 14 h. 7.

fatalité. Le Circuit Européen ! André Beaumont, qui a passé un pacte avec le succès, gagne encore, comme il remportera la victoire dans le Tour d'Angleterre. Dans cette dernière épreuve, il précède Védrines auavec un passager s'élevant à 3.000 m.

Ce sont ensuite les grandes courses de l'année :

Paris-Madrid ? C'est la victoire de Védrines, aviateur déjà connu par ses nombreux raids, qui devient aussitôt le héros populaire. Il est le seul à atteindre Madrid. Paris-Rome marque ensuite la victoire de Beaumont. Garros, à l'instar de Védrines, connaît lui aussi les attaques de

malgré les difficultés du règlement qui exige deux passagers, 300 kilos de charge et un parcours de 300 kilomètres sans escale.

Les records, eux, sont battus sans cesse : celui de la hauteur devient la propriété de Garros. Il monte à 4.252 mètres, altitude vérifiée par trois baromètres, mais on l'homologue à 3.910 mètres : mystère ! Hélène Dutrieu en s'attribuant la Coupe Femina, couvre 254 kilom. 30 sans escale, Fourny tient l'air 11 h. 1 m. sans descendre, Prévost s'élève à 3.000 mètres avec passager, Gobé vole 740 kilom. 250 en 8 h. 16, Hélen, avec escales, franchit 1. 252 kilom. 800 en 14 h.

Gobé.

Vainqueur du Criterium de l'Aéro-Club par 740 kil. 250 sans escale en 8 h. 16.

Le sapeur Brégi.

Du 12 au 20 septembre, le sapeur Brégi réussit le raid de Casablanca à Fez, le premier en campagne, avec un passager, sur biplan Bréguet.

Prévost.

Recordman du monde de la hauteur avec passagers (3.000 m.) sur Deperdussin.

quel il livre un duel admirable pendant les 1.600 kilomètres du parcours.

Dans le Circuit Européen, neuf aviateurs termineront le long voyage et onze passeront la Manche en troupe. Puis, c'est, en fin d'année, le Concours Militaire, que Weymann remporte à une vitesse de 117 kilomètres à l'heure, 7 m., etc... etc... Et n'est-il pas stupéfiant de songer que l'année prochaine à pareille époque ces prouesses nous sembleront à leur tour bien minimes ?

En terminant, adressons un hommage ami aux héros qui ne sont plus. 1911 fut particulièrement meurtrier : 7 martyrs tombèrent au champ d'honneur. J. M.

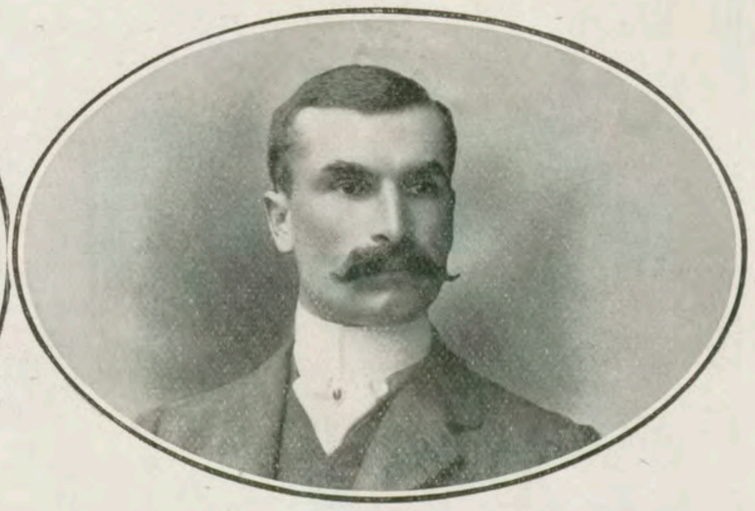
LE GRAND PRIX DE 1912

Charron.

Vainqueur de la première Coupe Gordon-Bennett (Paris-Lyon, 554 kilomètres en 9 h. 9 m.), en 1900.

Girardot.

Vainqueur de la seconde Coupe Gordon-Bennett (Paris-Bordeaux en 8 h. 51 m. 59 s.), en 1901.



S. F. Edge.

Vainqueur de la troisième Coupe Gordon-Bennett (Paris-Innsbrück, 590 kilomètres en 10 h. 41 m. 50 s.), en 1902.

Quarante-huit voitures sont engagées dans e Grand Prix de l'A. C. F. Le record des engagements atteint en 1908 est presque égalé.

S'il était encore besoin de prouver la nécessité de la grande course annuelle, le succès d'engagements qu'elle a remporté, malgré, on peut bien le dire, le peu de publicité qui lui fut faite, suffirait pour constituer la meilleure des preuves. On peut dire que les organisateurs eux-mêmes furent surpris. Quelques-uns même furent peut-être déçus, qui nourrissaient au fond de leur âme le secret espoir d'un échec. Il faut avouer qu'avec la bouderie des grandes marques, le boycottage de l'étranger, parvenir à égaler presque le record des engagements, voilà qui prouve bien en faveur de l'utilité de la course et de la vitalité du sport automobile.

Quelques-uns de ceux qui boudèrent regretteront, ils regrettent peut-être déjà, d'être restés sous leur tente. Mais tout n'est pas perdu. Il reste encore, jusqu'au 1er Mars, les engagements à droit double et le bruit court que quelques maisons doyennes, pour lesquelles l'argent compte peu, pourraient bien jouer au dernier moment un petit coup de théâtre. L'apparition dans la série des voitures légères d'un nouveau sans-soupapes ne serait pas sans ajouter quelque intérêt à l'épreuve.

Quelques-uns qui ont dû la trouver mauvaise, ce sont les promoteurs de l'abstention, de l'autre côté du Rhin. On avait tant de fois répété que l'on comptait sur l'adhésion des marques étrangères, qu'à défaut des voitures françaises, on aurait des allemandes, des italiennes, qu'ils ont cru nous jouer un bon tour en faisant avorter notre Grand Prix. On peut être sûr que, dans ce cas, on aurait vu, annoncer huit jours après une grande épreuve, une Coupe d'un prince quelconque en Allemagne ou en Autriche.

Et le tour était joué. Fort heureusement, le coup a été manqué et les trop fins diplomates en sont pour leur courte honte.

Jenatzy.

Vainqueur de la quatrième Coupe Bennett (Circuit d'Irlande, en 1903.)

Théry.

Vainqueur de la 5e et de la 6e Coupe Gordon-Bennett, en 1904 et 1905.

La liste au 30 décembre a donc été arrêtée à 48 voitures, dont 30 françaises: 4 Lorraine-Diétrich, 4 Darracq, 4 Grégoire, 3 Alcyon, 3 Vinot-Deguingand, 3 Sizaire et Naudin, 2 Peugeot, 2 Lion-Peugeot, 2 Schneider, 2 Cote, 1 Kœchlin;

15 anglaises : 4 Sunbeam, 3 Wauxhall, 3 Arrol-Johnston, 3 Calthorpe, 2 Singer;

1 alsacienne-lorraine, Mathis;

1 belge, Excelsior;

1 américaine, Ford.

L'entente cordiale, comme on le voit, a produit d'excellents résultats. On pouvait attendre mieux de la Belgique. Enfin, il est regrettable de ne pas voir, aux prises avec les voitures européennes, les fameuses américaines batteuses de record, triomphatrices de Savannah et d'ailleurs et qui viennent de faire si bonne figure à la Coupe Vanderbilt.

La réunion des deux séries en une seule épreuve a été la cause de pas mal d'abstentions.

Tandis que certains fabricants de grosses voitures refusaient de courir la chance, qu'ils estimaient ridicule, d'être battus par une voiturette, d'autres, spécialistes de la voiture légère, s'abstenaient, prétendant que celle-ci n'avait aucune chance de gagner. Et, en somme, quoique cela puisse paraître contradictoire au premier abord, tous, s'ils n'avaient pas raison, avaient d'excellentes raisons de le croire. Il en sera toujours ainsi de ces solutions mixtes. D'autre part, séparer les deux courses, c'était, à tous les points de vue, impossible. Prolonger le meeting, immobiliser la route pendant quatre jours, désavantager celle des séries qui courrait la seconde, sur des routes défoncées et devant les tribunes vides, autant de problèmes insolubles. Réduire la distance, c'était augmenter la part du hasard déja trop grande et défavoriser les meilleures voitures.

Szisz.

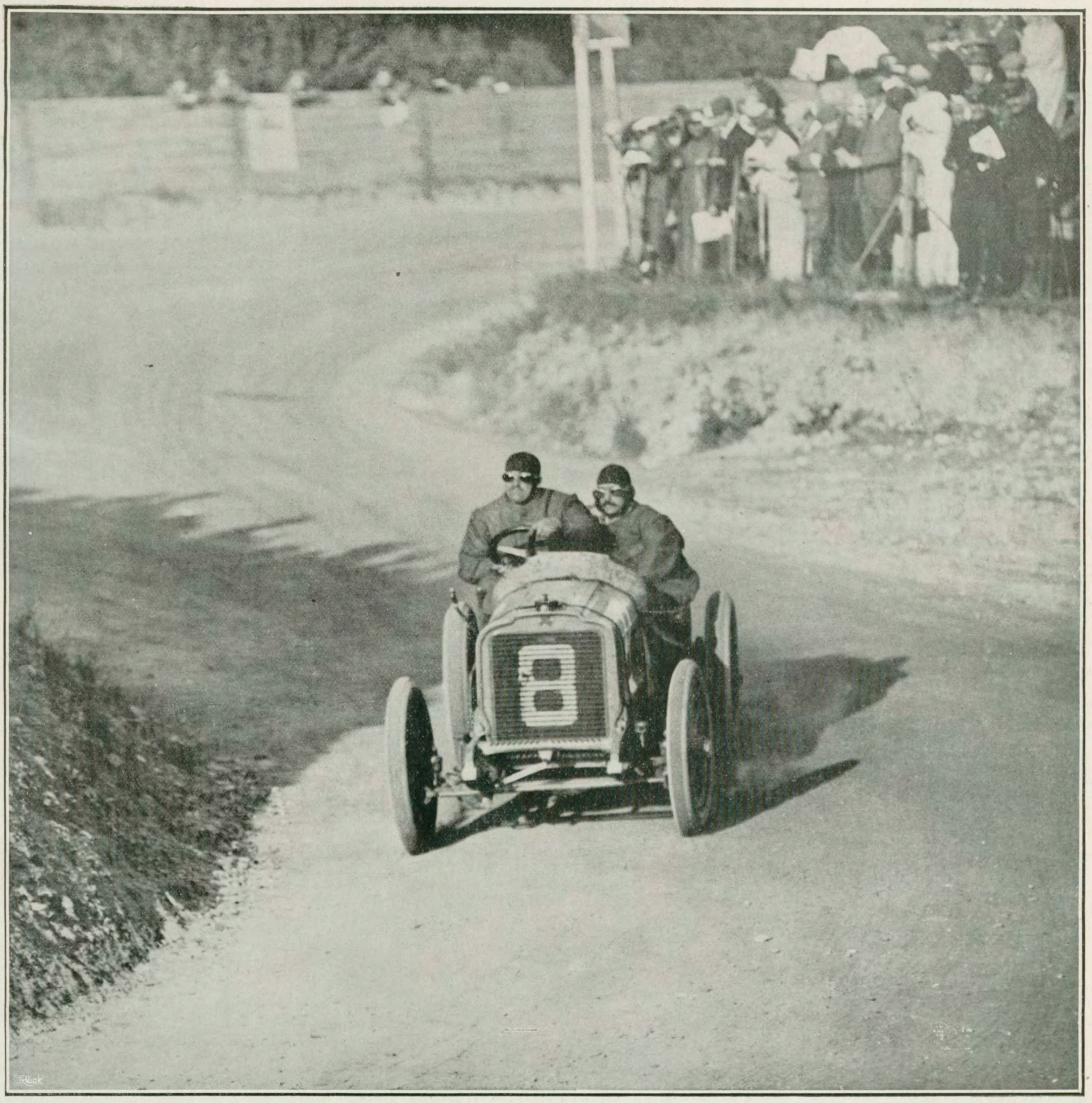
Vainqueur du 1er Grand Prix de l'A. C. F. (Circuit de la Sarthe, 1.200 kil. en 2 jours, en 12 h. 14 m. 17 s.), en 1906.

Nazzaro.

Vainqueur du 2e Grand Prix de l'A. C. F. (Circuit de Dieppe, 770 kil. en 6 h. 46 m. 33 s.), en 1907.

Lautenschlager.

Vainqueur du 3e Grand Prix de l'A. C. F. (Circuit de Dieppe, 770 kilomètres en 6 heures 55 m. 43 s. 4/5), en 1908.



LA DERNIÈRE COURSE DE THÉRY

Le pauvre Théry, qui fut le plus prodigieux virtuose du volant, gagnant successivement les deux dernières Coupes Gordon-Bennett, après avoir également remporté les deux éliminatoires, fit sa dernière course dans le Grand Prix de l'A. C. F. de 1908 et mourut quelques mois après.

Reste la solution de supprimer la formule libre. C'est sans doute à celle-là que la Commission Sportive se résoudra... après avoir vu les résultats de cette année.

Je disais plus haut que le record des engagements avait été presque atteint. On peut espérer qu'il sera dépassé par les engagements à double droit, puisque le chiffre actuel n'est inférieur que d'une unité a celui atteint par le Grand Prix de 1908 qui réunit 49 engagés en 1907. Le premier Grand Prix de Dieppe n'en avait compté que 39, et le Grand Prix de la Sarthe en 1906, 34 seulement. Il faut remonter jusqu'à Paris-Madrid, aux grands jours du sport automobile, pour trouver un nombre de concurrents plus élevé.

Et cependant, quelle belle épreuve on aurait pu avoir, si tous les vétérans s'étaient alignés au départ, les Panhard, les Renault, les Bayard-Clément, les Mercédès, les Fiat! Il nous eut semblé revivre les beaux jours de lutte d'Auvergne, du Mans et de Dieppe. Mais d'autres seront là pour les suppléer, qui tiendront dignement la place de leurs aînés. D'autant que nous retrouverons au volant des visages familiers. Les beaux jours renaissent pour les rois du virage qui croupissaient dans une molle et peu lucrative oisiveté. On va se disputer leur monte à prix d'or et j'en connais qui vont abandonner l'aéroplane pour revenir avec joie à leur anciennes amours.

Le Grand Prix de 1912 va renouer, après trois années d'interruption, la chaîne des grandes épreuves classiques qui, commencées avec la Coupe Gordon-Bennett se continuent par le Grand Prix de l'Automobile Club de France.

On se souvient, en effet, qu'après la double victoire de Théry, au Taunus et en Auvergne, on décida de supprimer la Coupe Gordon-Bennett, qui était une course de *nations* pour la remplacer par le Grand Prix qui était une course de *maisons*. La France était singulièrement désavantagée, elle qui comptait, alors, la presque totalité des grandes marques, par un règlement qui la forçait à sacrifier elle-même ses meilleurs champions, pour en choisir trois, tandis que d'autres nations avaient, avec leurs trois représentants, tout ce qu'elles étaient capables de produire. Les choses ont un peu changé de face à l'heure actuelle.

Sans aucun renseignement sur les combattants, il serait téméraire de préjuger l'issue de la lutte. Souhaitons que le terrain en soit déterminé au plus tôt.

MARCEL VIOLLETTE

La Vie au Grand Air

LA FRANCE SUCCOMBE DE PEU DEVANT L'IRLANDE

MOUNIC EST ARRÊTÉ A LA TOUCHE PAR UN IRLANDAIS

L'équipe d'Irlande qui nous rendit visite lundi, triompha de nos nationaux par 11 points à 6, alors que l'an dernier elle nous infligeait une défaite de 25 points à 5. Il est vrai que la rencontre se disputait tout à fait en fin de saison et que notre équipe nationale était alors surentraînée Le résultat de lundi fut surtout obtenu grâce aux arrêts de Lane, aux coups de pied de Burgun et à la fougue de Paoli et de Dufaux. Nos représentants qui firent preuve de science et d'un véritable courage, auraient dû beaucoup mieux faire, mais l'équipe composée d'excellentes individualités, manqua et d'homogénéité et d'allant. Ce résultat est néammoins très bon, car l'équipe d'Irlande est certainement de beaucoup supérieure à celle d'Ecosse que nos nationaux battirent l'an dernier. Sur notre cliché, Mounic, capitaine du Stade Toulousain s'est emparé du ballon et tente de fuir le long de la touche, mais il est arrêté par un Irlandais. Le feu fut assez dur au cours de la seconde mi-temps, aucun des adversaires ne réussit à marquer, mais dans l'ardeur de la partie, plusieurs équipiers français, dont Failliot et Domercq, furent blessés. Plus de trente mille spectateurs, malgré les réunions familiales obligatoires, en ce jour de fête, assistaient à ce match.

L'IRLANDE BAT PÉNIBLEMENT LA FRANCE

Après une partie assez monotone, l'Irlande a triompné de la France par 11 points à 6.

Le premier essai pour la France.

Après une demi-heure de jeu, et alors que les Irlandais avaient déjà 8 points à leur actif, Paoli, à la sortie d'une touche, réussissait à s'emparer du ballon et marquait le premier essai pour la France, essai qui ne fut malheureusement pas transformé.

Notre première rencontre avec une équipe nationale a été pour nous une défaite, mais une défaite très honorable, nous succombons par 11 points à 6, alors que l'an dernier nos vainqueurs de lundi nous infligeaient 25 points à 5. Ils étaient chez eux c'est vrai, alors que le Jour de l'an nous étions chez nous. Le public a une influence énorme sur les joueurs, sur les nôtres surtout, comme je le disais la semaine dernière.

L'équipe irlandaise est certainement meilleure que la nôtre, les joueurs d'Outre Manche sont merveilleux de science et d'à-propos, partent ensemble comme une masse et sont plus résistants que nos représentants.

De notre côté, après avoir donné au début l'impression de dominer en mêlée, nous nous sommes laissé acculer dans nos buts, très souvent par notre faute; nous fûmes meilleurs dans le jeu ouvert où Lane et Burgun se firent remarquer par leurs arrêts et des coups de pied de dégagement qui nous tirèrent souvent d'embarras.

Notre équipe, excellente comme individualités, fut sur ce terrain beaucoup moins homogène que l'équipe adverse où l'on sentait que les joueurs se connaissaient et étaient, beaucoup plus que les nôtres, habitués à jouer ensemble. Il faut dire, à notre décharge, que nous n'avons pas eu de chance; plusieurs de nos hommes furent blessés; tour à tour, Domercq, Varvier, Paoli et Failliot furent obligés de quitter le terrain, le Bayonnais qui revint courageusement prendre sa place n'en était pas moins très handicapé.

Il est à remarquer que les points furent marqués au cours de la première mi-temps, les Irlandais commencèrent d'abord par nous infliger deux essais, alors que nous ne réussissions qu'à nous défendre, mais nos représentants, nullement découragés, donnèrent un solide coup de collier et réussirent deux essais à leur tour, sans parvenir néanmoins à transformer. Il y a deux ans, nous n'aurions jamais obtenu un pareil résultat; après les 8 points de nos adversaires, c'aurait été la débacle, chacun aurait joué en affolé et nous aurions eu contre nous à la mi-temps 15 ou 18 à zéro, alors que nos adversaires marquaient péniblement 11 points à 6.

La seconde mi-temps fut assez monotone, nous eûmes de la chance de ne pas voir les Irlandais augmenter le score à leur avantage; ils furent très souvent dans nos buts et c'est miracle qu'il n'en soit pas sorti un essai ou deux, remercions en Burgun.

Dans l'ensemble, nous aurions pu beaucoup mieux faire, nous avons joué sans conviction.

Si nous ne nous étions pas contentés de rester sur la défensive, si nous avions attaqué hardiment, le résultat aurait pu être tout autre.

Il n'y a rien à dire de l'équipe que ce que j'ai dit plus haut, tout le monde a tenu sa place, à une exception près, l'arrière Varvier que l'on s'acharne à vouloir nous sortir comme international. Nous l'avions pourtant déjà vu l'an dernier contre le Pays de Galles, il n'était pas nécessaire de lui faire faire encore cette année une mauvaise exhibition.

JEAN AUGER.

LES DÉBUTS DE GEORGES CARPENTIER

La librairie Pierre Lafitte et Cie vient de publier un ouvrage, extrêmement intéressant " Comment je suis devenu champion d'Europe ", que tous les sportsmen se procureront. Nous en extrayons ce passage où Descamps, professeur et manager de Carpentier, raconte les débuts du prodige.

Dès qu'il put marcher, le petit Georges fut mis à l'école maternelle d'abord, puis à l'école communale où il se fit surtout remarquer par une turbulence à nulle autre pareille. C'était, disaient ses maîtres, un véritable diable à quatre dont on ne pouvait venir à bout. Il était la terreur de tous ses professeurs. Sa présence dans une classe suffisait à la rendre impossible. De plus, il avait le coup de poing facile — naturellement — et le nombre de camarades qu'il écrasa à terre par des directs au nez pleins de promesses, ne se compte pas. Courageusement, d'ailleurs, il avait le soin de choisir ses adversaires toujours parmi les plus grands.

A un tempérament de cette nature, des distractions sportives étaient indispensables. Aussi, dès l'âge de neuf ans, entrait-il comme pupille à la Société de gymnastique, « la Régénératrice », dont j'étais alors le chef.

Je renonce à dire le mal que j'éprouvai à venir à bout de ce diablotin déchaîné. Et la façon dont je m'aperçus de ses dispositions pour la boxe vaut d'être contée.

La Régénératrice possédait une section de boxe, réservée aux adultes qui s'initiaient aux méthodes de la boxe française, seule alors en honneur. Les pupilles étaient, en général, fort attentifs aux exercices et aux assauts de leurs aînés et pendant les poses, ils s'essayaient eux aussi à la boxe, en ayant soin de profiter de mon absence, bien entendu.

Ceux qui connaissent la région du Nord n'ignorent pas que lorsque l'heure de la récréation retentit, il est d'usage de se transporter au cabaret et de vider une ou deux pintes de bière. Les gamins de la Régénératrice attendaient avec impatience ce moment pour se livrer à un sport qui leur était défendu.

Un jour, je rendre inopinément dans la salle juste au moment où le petit Georges, les gants au poing, s'escrimait contre un « grand » à qui il décochait un magistral coup de pied dans les gencives. N'oublions pas, en effet, qu'il s'agissait de boxe française.

Mon arrivée eut le don de faire trembler le jeune élève qui croyait que j'allais le punir. Mais stupéfait de la souplesse du bambin, je ne songeai même pas à le réprimander. Je m'approchai doucement, le pris par l'oreille et lui dis :

— Tiens ! Tiens ! Voudrais-tu par hasard faire de la boxe ?

Encore ému, l'enfant ne répondit pas, mais ses yeux parlèrent pour lui. A partir de ce moment le sort en était jeté. C'était la Providence qui m'avait fait pénétrer dans la salle plus tôt que je ne le devais et m'avait permis d'admirer les dispositions du petit Georges.

Désormais, celui-ci ne vivait plus que pour la boxe, encouragé et soutenu par moi qui avais deviné tout le parti que je pourrais tirer des remarquables qualités de mon élève. Je ne le quittai plus. Je fus son guide et je suis fier à juste titre du résultat que je parvins à obtenir.

. . . . . .

Dès que je me fus aperçu des dispositions surnaturelles de Georges, je le fis immédiatement travailler en section avec les adultes et, en peu de temps, il était leur égal. Trois mois après, il en était le *coq*. Il n'y avait pas un seul garçon qui pût se mesurer avec lui. Aussi, je résolus de l'engager dans le championnat régional de boxe française qui devait se disputer à Béthune, le 4 décembre 1906.

C'était le début en public de Carpentier qui, jusqu'alors, n'avait matché que dans la salle de la Régénératrice, et on peut dire que jamais le mot de public ne fut plus largement compris, puisque c'était en plein air, sur la grande place de Béthune, que se déroulait le championnat du Pas-de-Calais. L'assistance était d'autant plus nombreuse que le 4 décembre est le jour de la Sainte-Barbe, fête très en honneur chez les mineurs.

Le début du petit Georges — il avait alors 12 ans — fut un coup de maître. Dans cette compétition de boxe française, il n'existait pas de catégories, à cette époque où le noble sport était lettre morte pour quatre-vingt-quinze pour cent des Français. Les vingt engagés se mesuraient les uns contre les autres, sans aucune distinction de poids. Malgré cela, Carpentier se classa second. Dans sa demi-finale, il réussissait même l'exploit peu banal de battre le caporal d'escrime du 73e de ligne, un certain Legrand, qui pesait 71 kilos. Carpentier, lui, en pesait tout juste 35 !!

On devine, par ce résultat, l'ovation que dut faire le public au garçonnet qui venait de l'émerveiller. Personne ne voulait en croire ses yeux. On criait au miracle et le plus étonné fut encore le pauvre militaire perclus et couvert de horions. Il paraît qu'à sa rentrée à la caserne, les quolibets ne manquèrent pas de pleuvoir sur lui. On le comparait à une petite fille. Lui que tous regardaient, jusque-là, avec une certaine admiration, comme le fort en boxe et en escrime, était maintenant odieusement ridiculisé parce qu'un bambin de 12 ans pesant en livres encore moins que lui en kilos, lui avait administré la plus belle correction.

FRANÇOIS DESCAMPS.

Georges Carpentier.

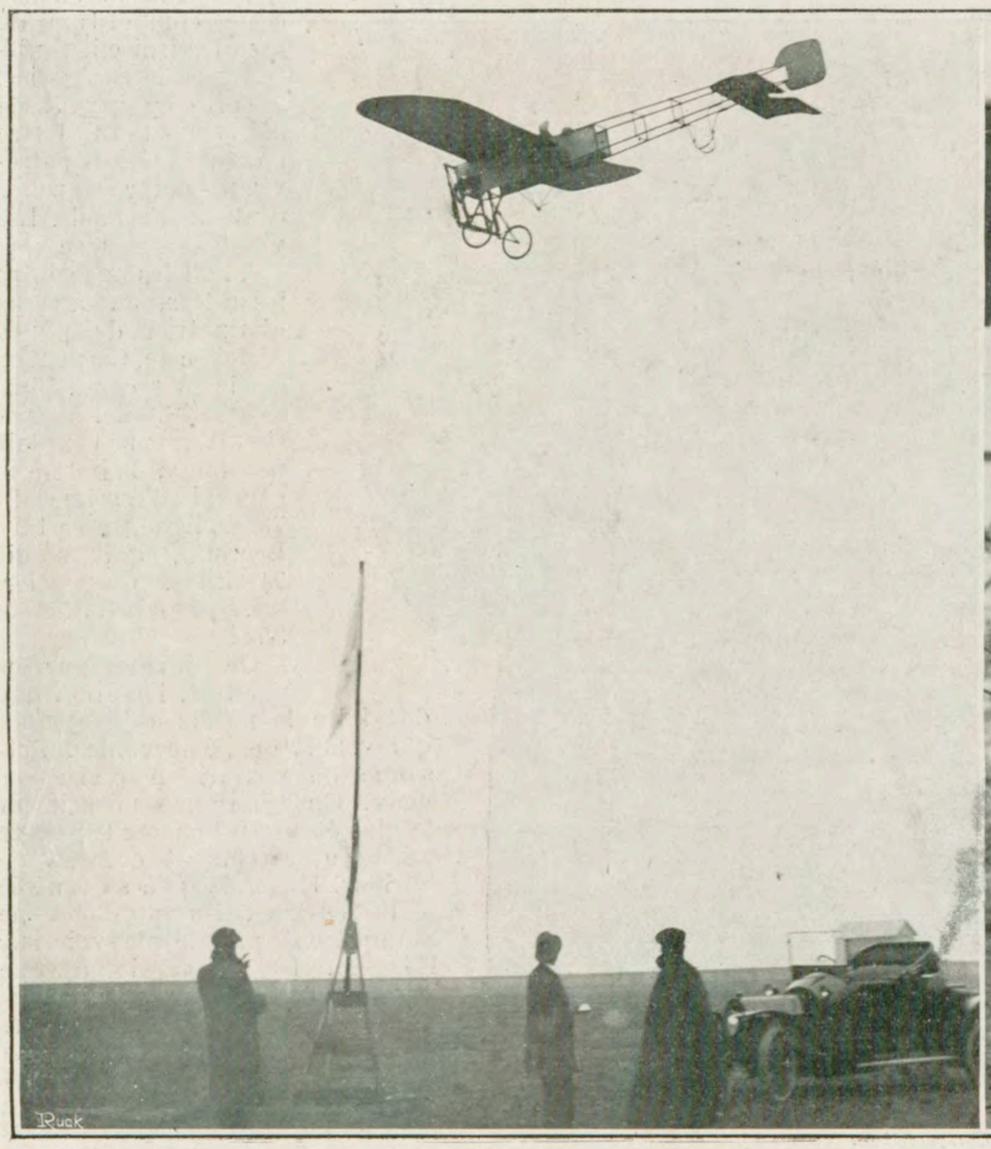
Le jeune boxeur vient de publier un ouvrage intitulé « Comment je suis devenu champion d'Europe », avec préface de Tristan Bernard et avant-propos de François Descamps.

Comment je suis devenu champion d'Europe, par GEORGES CARPENTIER, 1 fr. 25. Pierre Lafitte et Cie éditeurs.

RECORDS D'OISELLES

Hélène Dutrieu, détentrice de la Coupe Femina.

Hélène Dutrieu, qui avait déjà remporté la Coupe Femina l'an dernier, a su la garder cette année encore. Sa rivale, Jane Herveu, a cependant bien failli la lui ravir. Mlle Dutrieu, sur son petit biplan, a couvert à Etampes, le 31 décembre, 254 kilom. 130 mètres, soit 20 kil. de plus qu'Henri Farman dans la Coupe Michelin 1910. (Détails techniques : biplan Farman, moteur Gnôme, hélice Chauvière.)



Jane Herveu, en vol.

Le 31 décembre, Jane Herveu, se mettait en piste à l'aérodrome de Corbeaulieu, près Compiègne pour s'attaquer à la Coupe Femina, ignorant la tentative simultanée de sa rivale.

Jane Herveu.

Gênée par l'huile dans les yeux,, la gracieuse pilote du monoplan Blériot s'arrêtait, après avoir couvert 248 kilomètres, à plus de 90 kilomètres à l'heure de moyenne, record de vitesse féminin.

L'ANNÉE ATHLÉTIQUE

Burgess termine la traversée de la Manche.

Le champion T.-W. Burgess parvient, les 5 et 6 septembre, à traverser la Manche à la nage, en 23 h. 35 m., exploit qui n'avait été accompli officiellement que par le capitaine Webb en 1875.

L'ANNÉE qui vient de se terminer a été fertile en exploits athlétiques. Et ce dont nous devons être le plus fiers, c'est que de nombreux Français se sont spécialement distingués, attirant sur eux l'attention du monde entier.

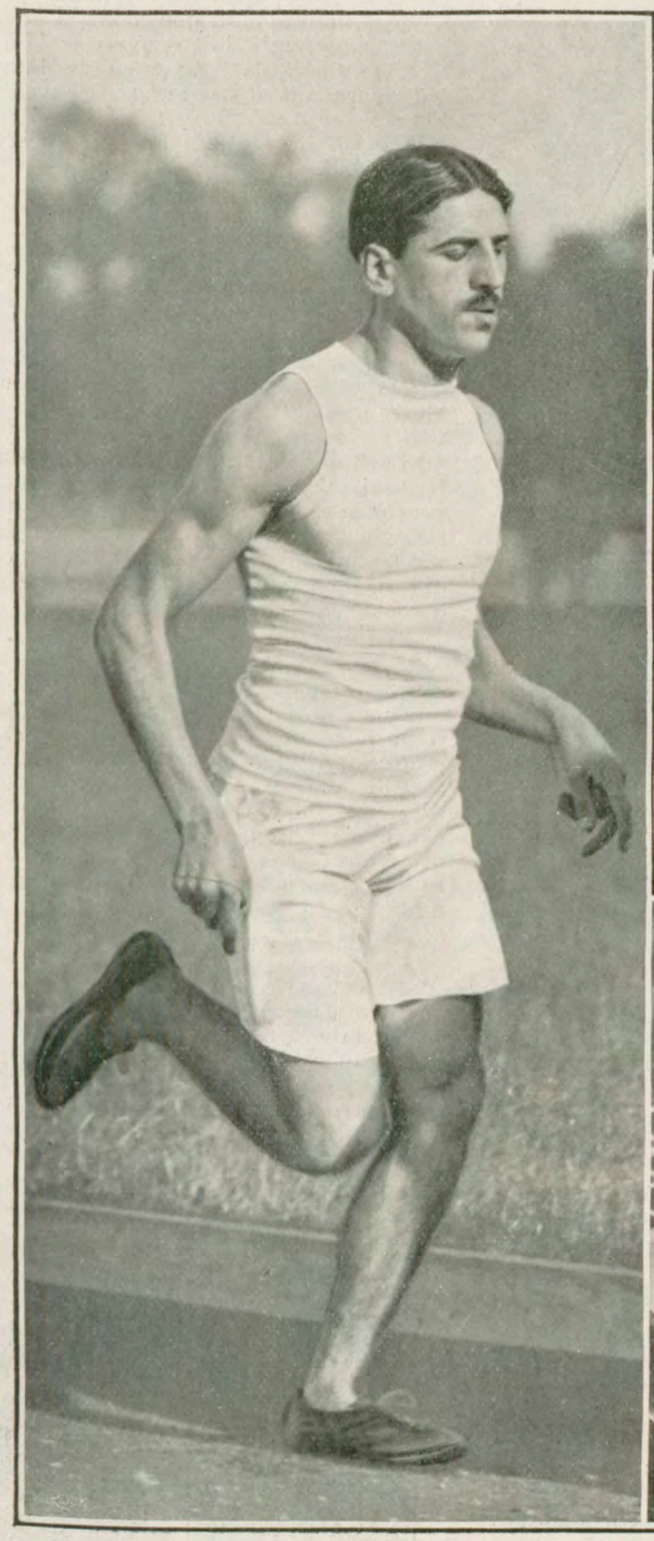
Nous rappellerons d'abord la traversée de la Manche à la nage, réussie par cet Anglais si Français qu'est T. W. Burgess.

Du côté des champions purement français, nous trouvons en tête le boxeur Georges Carpentier, le pédestrian Jean Bouin et le cycliste Emile Georget. Le premier, à 17 ans, a réussi à s'attribuer le championnat du monde des poids mi-moyens et a vaincu le champion américain Harry Lewis.

Jean Bouin après avoir couvert dans l'heure 18 kilom. 593, approchant de 280 mètres le record du monde établi par Watkins, s'est attaqué au record du monde de la demi-heure, debout depuis 48 ans par 9 kilom. 712. Dans les 30 minutes Jean Bouin a mis à son actif 9 kilom. 721.

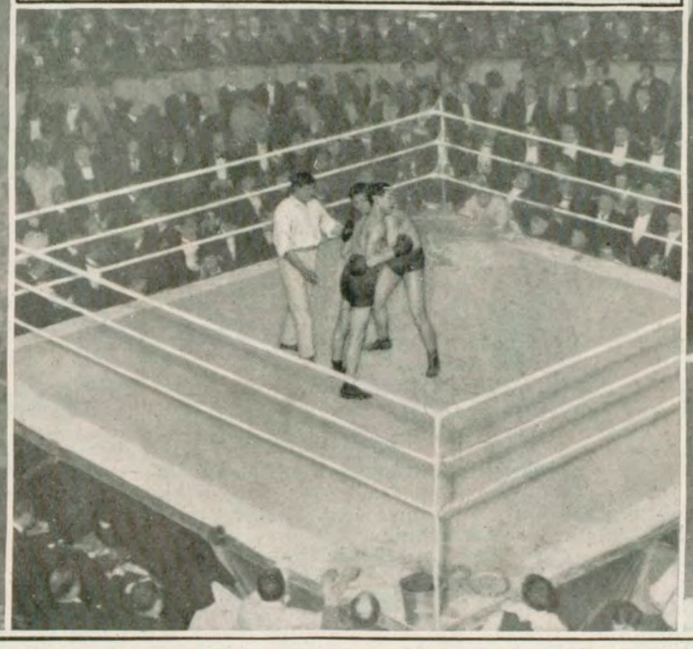
Enfin, nous ne saurions trop insister sur l'exploit d'Emile Georget, parvenant, à peine un mois après le tour de France dont le parcours comportait 5.000 kilomètres, à gagner le troisième Paris-Brest et retour, et à mettre 50 h. 13 m., pour abattre les 1.200 kilomètres du parcours.

J. B.



Jean Bouin, recordman du monde.

Jean Bouin, recordman de France de l'heure, bat le record du monde de la demi-heure.



Carpentier bat Harry Lewis.

Carpentier, champion d'Europe des poids mi-moyens, triomphe aux points de H. Lewis.

Emile Georget gagne Paris-Brest-Paris.

Emile Georget, vainqueur du troisième Paris-Brest et retour, 1.200 kilomètres en 50 h. 13 m.

Les officiers aviateurs ont reçu la Légion d'honneur. On aurait aimé à voir la promotion s'étendre à tous ceux qui s'étaient distingués aux manœuvres. De gauche à droite : le lieutenant de Malherbe, le lieutenant Maillefer, le capitaine Echeman, le lieutenant Yence.

Le caporal Aubrun, promu chevalier de la Légion d'honneur.

Ainsi que le héros du raid Paris-Puy-de-Dôm Eug. Renaux.

Et le constructeur d'aéroplanes, bien connu, Roger Sommer.

Le match de boxe, Bernard-Badoud, est revenu à Bernard.

Orlando Alfonso, un excellent coureur à pied italien.

Le match de demi-fond, Walthour-Guignard, a été gagné par Walthour qui a enlevé les deux manches de 10 et 20 kilomètres.

L. Didier, qui a battu Darragon et Van Neck, dans le prix Mac Lean.

Le Stade Français a battu l'équipe de Cognac par 19 points à 10.

Les Américains à Paris : Mac Farland, Bolbs, Collins, Fogler, Walthour, Root.

Le match d'association France-Angleterre, est revenu aux Anglais par 7 buts à 1.

Principaux Résultats techniques du 26 au 31 Décembre 1911.

ATHLÉTISME

MARDI 26 DÉCEMBRE. — Boxe. — Sam Mac Vea obtient la décision dans un combat en 20 rounds, contre Sam Langford.

SAMEDI 30 DÉCEMBRE — Boxe. — Max Robert bat Selosse en 6 rounds; Bernard est déclaré vainqueur de Badoud après les 10 reprises du match.

DIMANCHE 31 DÉCEMBRE. — Football Rugby. — Parc des Princes. — Le Stade Français bat l'Union Sportive Cognaçaise, par 19 points à 10.

DIMANCHE 31 DÉCEMBRE — Bayonne. — Football Rugby. — Le Stade Nantais bat l'Aviron Bayonnais, par 8 points à 3.

DIMANCHE 31 DÉCEMBRE. — Paris. — Football Association. — Le Stade Roubaisien et le Club Français font match nul, marquant chacun 2 buts. Le Red Star Amical Club bat l'Etoile des deux Lacs qui abandonne la partie.

AVIATION

DIMANCHE 31 DÉCEMBRE. — Etampes. — Mlle Hélène Dutrieu s'attribue la *Coupe Femina*, volant 254 kilom. 130 en 2 h. 58 m.

DIMANCHE 31 DÉCEMBRE. — Compiègne. — Mlle Jane Herveu couvre 248 kilomètres, à une moyenne de 90 kilomètres à l'heure.

DIMANCHE 31 DÉCEMBRE. — Le Critérium de l'A. C. F. demeure à Gobé avec 740 kilom. 255, couverts en 8 h. 16 m.

CYCLISME

DIMANCHE 31 DÉCEMBRE. — Palais des Sports. — *Match Walthour-Guignard.* — Première manche, 10 kilomètres : 1. Walthour, en 7 m. 52 s. 3/5 (record); 2. Guignard, à 30 mètres. — Deuxième manche, 20 kilomètres : 1. Walthour, en 15 m. 49 s. 4/5 (record); 2. Guignard, à 140 mètres.

Prix Farman (tandems, 1.000 mètres) : 1. Dupré-Pouchois en 1 m. 23 s. 2/5; 2. Polledri-Jacquard; 3. Toussaint-Palutias.

Course de motocyclettes (5.000 mètres) : 1. Collin, en 4 m. 9 s.; 2. Grapperon.

Prix Mac Lean (50 kilomètres derrière motos) : 1. Léon Didier, en 49 m. 4 s. 1/5; 2. Darragon, à 3 tours; 3. Van Neck, loin.

HIPPISME

DIMANCHE 31 DÉCEMBRE. — Marseille. — *Prix du Prado* (haies, 4 000 francs, 3.000 mètres) : 1. Cristal, à M. Veil-Picard (G. Parfrement); 2 Caenaise; 3. Mistinguette. — P. M. : gag, 41 francs; pl., 9 fr. 50, 8 francs.

Prix Massilia (steeple, handicap, 12.000 francs, 4.000 mètres) : 1. L'Argentière II, à M. Veil-Picard (G. Parfrement); 2. Monsieur Monestyr; 3. Talmont. — P. M. : gag., 9 francs; pl., 7 francs, 9 fr. 50.

Prix du Frioul (haies, handicap, 4 000 francs, 2.800 mètres) : 1. Ravigote, à M. Veil-Picard (Thibault); 2. Anvil; 3. Alexis. — P. M. : gag. 8 fr. 50; pl., 7 francs, 19 fr. 50.

LAWN-TENNIS

MERCREDI 27 DÉCEMRRE. — Le match Paris-Lyon est gagné par les Parisiens par 1 point; Frachon (L.) bat Freeborn (P.), 6-2, 6-3; Laurentz (P.) bat Paulin (L.), 6-0, 7-5; Williams (L.) bat Freeborn (P.), 6-0, 6-0; Poulin (L.) bat Germot (P.), 10-12, 6-4, abandonné.

LE MONDE ET LES SPORTS

UN constructeur italien de moteurs d'aéroplane est actuellement très perplexe. Quand éclata la guerre entre la Turquie et son pays, il déclara spontanément qu'il mettait ses moteurs à la disposition des aviateurs italiens. Or voici maintenant, que les Turcs, pour ne pas rester en état d'infériorité achètent à leur tour des aéroplanes et notre constructeur est sollicité par eux, afin de monter quelques-uns de ses moteurs sur des appareils. Qui l'emportera chez lui de la fibre commerciale ou de la fibre patriotique ?

C'EST un de nos meilleurs aviateurs ; il prétend avoir inventé la bicyclette aérienne qui nous permettra à tous, bientôt, de devenir oiseaux. On rentrera chez soi par la fenêtre et on accrochera sa machine au balcon, durant le déjeuner.

Ce sera exquis, mais gare à la crampe, car c'est le cavalier qui actionnera lui-même l'engin au moyen de pédales, et une défaillance au-dessus d'un clocher, par exemple, pourrait avoir des conséquences désagréables.

DÉCIDÉMENT, c'est bien une facétie du champion du monde de boxe, que son serment solennel de ne plus jamais remettre les gants. Déjà, le soir du match Carpentier-Lewis, quand du haut du ring, il fit annoncer que le public parisien le verrait bientôt combattre ; nous nous en doutions bien.

Voici maintenant que nous apprenons d'Amérique, qu'il doit rencontrer Sam Mac Vea, le lundi de Pâques à Sydney, et qu'auparavant il se mesurera avec Jim Flynn.

Mais aussi, pourquoi prendre au sérieux la parole d'un nègre ?

QUAND un combattant commence à entrevoir le moment où, d'un crochet redoutable, son adversaire va mettre fin au combat, il a deux solutions à prendre, continuer et se défendre jusqu'au bout, ce que font en général nos poids légers ; se coucher ou employer un coup défendu et encourir ainsi une disqualification, solutions réservées à nos poids lourds.

Si pendant six mois ou un an, on leur interdisait l'accès du ring, nous n'aurions peut-être pas vu un espoir blanc se rendre ridicule par deux fois, ni un champion de France employer avec un nègre des coups, qui sont en général très connus des gens de couleur, et pour cause.

SOUS le patronage du Club Alpin Français, la Société des Sports d'hiver de Gérardmer, organise une course de skis de grand fond " La Coupe du Hohneck ", qui sera disputée à la fin de Janvier.

Le parcours comportera environ 50 à 60 kilomètres en terrain accidenté. Il faudra donc être sérieusement entraîné pour songer à concourir. Le vainqueur recevra un diplôme en plus de la Coupe.

RÉPONDANT à la demande de plusieurs de nos lecteurs au sujet de la performance de l'aviateur, Gobé, relatée dans notre dernier numéro, nous leur faisons part que le seul dépositaire pour la France des « Tissus Eagle », est M. Lucien Wahl, 56, rue d'Aboukir, Paris (IIe).

CE QU'IL FAUT LIRE

L'Escrime, par J.J-Renaud, collection Sports-bibliothèque, le vol. 6 fr. Pierre Lafitte et Cie.

Le Maître de l'heure, collection illustrée Pierre Lafitte et Cie. L'ouvrage complet, 0 fr. 95.

LE MATCH DE TENNIS LYON = PARIS

Le grand match de tennis Paris-Lyon, qui, l'an dernier, avait été gagné de justesse par les Parisiens, a présenté le plus vif intérêt. Il a permis de constater les énormes progrès accomplis par les joueurs du Tennis Club de Lyon. C'est par un point seulement, et après quatre journées de match, que les Parisiens parvinrent à s'assurer l'avantage. Avant la rencontre, on s'accordait à reconnaître une plus grande homogénéité aux Lyonnais. Les Parisiens, plus brillants individuellement, étaient handicapés par ce fait, que des joueurs comme Laurentz et Germot, Gault et Chelli n'avaient jamais joué ensemble. C'est ce qui permet d'excuser en partie la cuisante défaite infligée à Laurentz-Germot par Williams-Tavernier.

Le premier jour fut néfaste aux provinciaux; seuls Poulin-Cozon se distinguèrent, réglant en trois sets Porée-Freeborn.

Le jour de Noël, les Lyonnais se resaisissaient et infligeaient six défaites aux Parisiens, dont une notoire en double, celle de Germot-Laurentz. Le lendemain, ils n'étaient plus qu'à un point de leurs adversaires, comptant 17 victoires contre 18, Tavernier, Gager, Williams et Poulin battaient respectivement Porée, Freeborn et Gault.

Le dernier jour, Williams-Tavernier, gagnaient leurs sets en double, contre Porée-Freeborn et Gault-Chelli. En simple, Frachon, Williams, et Poulin, se rendaient maîtres de leurs adversaires parisiens.

Les joueurs du Lawn Tennis Club de France, gardaient néammoins leur minime avance et remportaient le match.

Les Lyonnais, nous ont prouvé leur valeur, il faut maintenant les voir à l'œuvre dans les grands tournois internationaux et dans les épreuves organisées à l'étranger.

F. T.

Les deux équipes réunies.

En haut, de gauche à droite, les Parisiens : Laurentz, Gault, Porée, Freeborn, Germot, Chelli.
En bas, assis, les Lyonnais : Frachon, Cozon, Williams, Gager, Tavernier, Poulin.

La Transformation de la "Vie au Grand Air"

Par sa transformation, la *Vie au Grand Air* deviendra la véritable encyclopédie du sport. Sans que la partie documentation photographique soit diminuée, la partie texte sera considérablement augmentée et traitée par les compétences les plus connues.

Nous avons déjà annoncé que nous allions faire subir une transformation à la *Vie au Grand Air*. Nous sommes convaincus que nos lecteurs nous en sauront gré. C'est à partir du 20 janvier prochain que nous les ferons juges de cette transformation. Jusqu'ici, le magazine préféré du sportsman avait toujours tenu à être le mieux informé, le plus luxueux et à ne jamais passer une grande épreuve sous silence. Tel était notre but. Nous croyons l'avoir atteint. Mais nous avions peut-être le tort de faire de notre journal un album plutôt qu'une revue de documentation. Nous ne donnions pas assez d'articles, c'est le seul reproche que nous ayons entendu parfois formuler. C'est contre ce défaut, si défaut il y a, que nous allons réagir. Sans diminuer l'importance que nous accordions précédemment aux photographies qui intéressent au plus haut point les sportsmen, nous augmenterons la partie texte dans des proportions considérables. Pour y parvenir, nous donnerons d'abord plus de pages et nous consacrerons chaque semaine la même place aux clichés et aux articles.

Nos photographes continueront à donner le cinématographe exact de la vie sportive. Toutes les grandes épreuves, en quelque pays qu'elles se disputent, seront retracées dans nos colonnes.

Le reportage sera assuré par des correspondants multiples dans toutes les villes du monde et par ceux de nos lecteurs qui voudront bien nous envoyer des documents intéressants. A Paris et en France, ce seront nos excellents et fidèles reporters-photographes Simons et Albert Hamelin qui continueront à exercer leur art avec leur habileté bien connue. Ils se feront peut-être encore prendre à partie dans les réunions où ils seront obligés d'opérer au magnésium, mais le public comprendra que le reportage a de ces exigences dont nous nous excuserons auprès d'eux.

Au point de vue rédactionnel, nous avons la prétention d'avoir réuni la plus belle phalange de compétences qui se puisse trouver. Et la liste ci-dessous n'est pas composée de rédacteurs occasionnels, ne publiant qu'un article tous les six mois, mais d'auteurs réguliers qui, selon l'importance du sport qu'ils traiteront, nous donneront des études à date fixe. Voici comment sera assurée à partir du 20 Janvier la rédaction de la *Vie au Grand Air :*

MM. Marcel Viollette, *rédacteur en chef.*

Jacques Mortane, François Toché, *secrétaires de la rédaction.*

André Beaumont, Alfred Leblanc, *aviation.*

François Peyrey, *aéronautique.*

Georges Prade, Ch. Faroux. Mortimer-Mégret, Baretti, Henri Petit, Pierre Souvestre, *automobile.*

Victor Breyer, Jacques Mortane, Lucien Petit-Breton, *cyclisme.*

René Riondet, *élevage et hippisme.*

Stuart, *compte-rendus hippiques.*

Géo Lefèvre, L. Dedet, Communeau, *rugby.*

Jean Auger, *association.*

Jacques Mortane, *boxe.*

Paul Hamelle, *natation.*

Delaplane, L. Doyen, *aviron.*

De Fleurac, P. Failliot, *course à pied.*

J. Joseph-Renaud, *escrime.*

Max Decugis, H. Gobert, *tennis.*

de la Frégeolière, *sports d'hiver.*

Georges Casella, *alpinisme.*

Dr Heckel, Dr Clausse, *culture physique.*

E.-G. Sée, *concours hippique, polo.*

Commandant Ferrus, *tir,*

Comte Récopé, *yachting, etc., etc.*

Sans oublier la publication sensationnelle que nous allons commencer le 20 Janvier :

Les Mémoires de JAMES J. JEFFRIES

Dans ce récit, l'ancien champion du monde de boxe poids lourd retrace toute sa carrière jusqu'à l'unique défaite de son record, que lui infligea Jack Johnson. Illustré d'une façon très spirituelle par le maître humoriste Américain, Robert Edgren, ces mémoires intéresseront sans aucun doute tous nos lecteurs.

D'autre part, nous avons demandé à l'aviateur Roland Garros, recordman du monde de l'altitude, qui fait en ce moment une tournée en Amérique du Sud, de nous adresser le récit de l'existence nomade qu'il mène là-bas. Nous le publierons chaque fois que le courrier nous l'apportera.

Ajoutons à cela, de nombreux échos, des enquêtes, des renseignements sur les dernières inventions, des études techniques, etc... et nos lecteurs se rendront compte que *la Vie au Grand Air* constituera, ainsi transformée, une encyclopédie complète et remarquable. Tous ceux qui se passionnent pour les manifestations sportives, qui s'intéressent au progrès extraordinaire fait journellement par le sport, nous accorderont leur confiance et nous encourageront encore plus qu'ils ne l'ont fait jusqu'ici.

Nous n'hésiterons jamais à faire l'impossible pour leur être agréables, jusqu'ici nous avons fait beaucoup, nous ferons plus encore et nous espérons, avec leur aide, que la *Vie au Grand Air* continuera à être la revue sportive la plus complète et la plus lue du monde entier.

Pierre Lafitte et Cie.